

令和5年度

中部圏開発整備計画の実施 に関する状況

令和7年1月

国土交通省国土政策局

目 次

I 中部圏開発整備計画の概要

第5次中部圏開発整備計画（H28～）の概要	1
中部圏開発整備法における政策区域	2
中部圏の人口	3

II 令和5年度における計画の実施状況

1. 世界の中の中部	4
（トピック）	
ドローンによる医療機器の長距離輸送の実証実験	8
2. 日本の中の中部・中部の中の人々	9
（トピック）	
北陸新幹線（金沢・敦賀間）が開業	12
3. 前提となる安全・安心、環境	13
（トピック）	
新たな名古屋市災害対策実施計画の策定	16
4. 暮らしやすさに磨きをかけ更に輝く	17
（トピック）	
JR 東海グループによる関係人口創出サイト「conomichi（コノミチ）」	19
5. 大都市圏に近接する特性を活かし、日本海・太平洋2面活用型国土形成を牽引	20
（トピック）	
伏木富山港に国際フィーダー航路が寄港開始	22

III 資料編（中部圏整備に係る参考図）

1. 道路の整備	
（1）中部圏道路図	24
（2）中部圏道路図（拡大図）	25
2. 鉄道の整備	
（1）新幹線鉄道	26
（2）在来線鉄道等（名古屋駅周辺）	27
3. 港湾・空港の整備	28
4. 住宅・市街地・都市公園の整備	29
5. 河川・海岸等の整備	30

この文書は、中部圏開発整備法（昭和 41 年法律第 102 号）第 18 条第 3 項の規定に基づき、前年度における中部圏開発整備計画の実施に関する状況について公表を行うものである。

本文中の「中部圏」「首都圏」「近畿圏」は、特にことわりのない限り、次の区域を示す。
中部圏：富山県、石川県、福井県、長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県、滋賀県
首都圏：茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県
近畿圏：福井県、三重県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県

特にことわりのない限り、図表中の「H」は平成を、「R」は令和を示す。
本資料は、令和 5（2023）年度の実績を基に、令和 6（2024）年 10 月末時点で得られている令和 5（2023）年度以降や過年度の内容を含めて作成している。
図表において内訳の合計が一致しないのは、四捨五入の関係による。
本資料に記載した地図は、我が国の領土を網羅的に記したものではない。

I 中部圏開発整備計画の概要

中部圏開発整備計画は、中部圏開発整備法に基づいて、長期的かつ総合的な視点から今後の中部圏の開発整備の方向性を示すものであり、民間の諸活動に対しては誘導的役割を果たし、関係行政機関及び関係地方公共団体に対しては、中部圏の開発整備に関する諸施策の指針となるものである。

第5次計画は、昨今の急激な人口減少・高齢化や南海トラフ地震などの巨大災害の切迫、インフラ老朽化問題などの社会情勢の変化に適応した安全・安心な中部圏、また、北陸新幹線やリニア中央新幹線の社会的・経済的効果を最大限発揮し得る中部圏を構築するため、新たな中部圏の開発整備の方向性を示すこととして、第4次計画（平成12(2000)年3月策定）を全面更新し、平成28(2016)年3月に策定されたものである。

【第5次中部圏開発整備計画(H28～)の概要】

【中部圏が目標とする社会や生活の姿】

○ 世界最強・最先端のものづくり産業・技術のグローバル・ハブ

- 世界に冠たるものづくり技術と品質。
- 世界中からビジネスチャンスを求めて、ヒト、モノ、カネ、情報が集まり対流。
- 環太平洋・日本海に開かれた我が国の一大産業拠点

○ リニア効果を最大化し都市と地方の対流促進、ひとり一人が輝く中部

- 高速交通ネットワークを活かし、太平洋側から日本海側まで広がる国内外との交流連携、対流促進。
- 産業や文化、ライフスタイルなど新たな価値創造、ひとり一人の豊かさを実感、地方創生。

○ 災害に強くしなやか、環境と共生した国土

- 環境共生、国土保全、国土基盤の維持管理・活用など、国土の適切な管理による安全安心で持続可能な国土。

○ 暮らしやすさに磨きをかけ更に輝く

- 魅力ある暮らしやすい生活環境を有する都市圏と農山漁村や自然の共生による、自立的発展。
- 「職」「住」「遊」「学」の充実による、世代・価値観に応じた多彩な生活、就業、交流の機会の享受。

○ 大都市圏への近接性を活かし、日本海・太平洋2面活用型国土形成を牽引する

- 港湾や空港等のインフラの充実による、ユーラシアへのゲートウェイとしての機能強化。
- 大都市圏と近接する地理的特性を活かした、日本海側と太平洋側との連携強化。

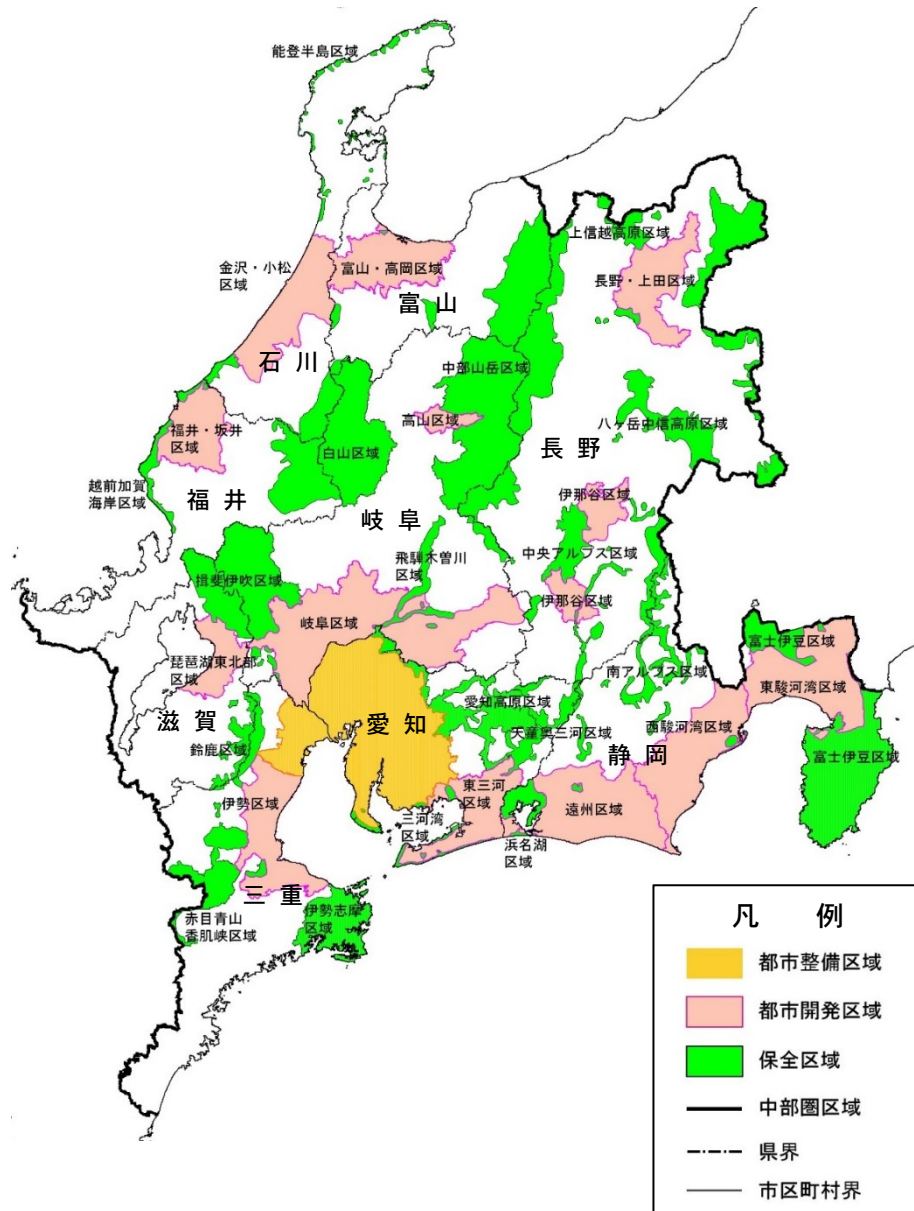
【中部圏開発整備法における政策区域】

中部圏開発整備法における政策区域として、都市整備区域、都市開発区域、保全区域がある。

都市整備区域、都市開発区域は中部圏における将来の都市配置形態を考慮し、地域中核都市を中心に開発整備を必要とする区域である。

保全区域は、開発によって優れた自然資源、文化財等が損なわれないよう保全に努めるとともに、その利用のために計画的な開発整備を必要とする区域である。将来の人口及び産業の配置、これら区域相互の関連並びに首都圏及び近畿圏との結びつきを配慮し、また、農林漁業等への波及効果を最大限発揮するよう配慮して指定されている（図表 1-1）。

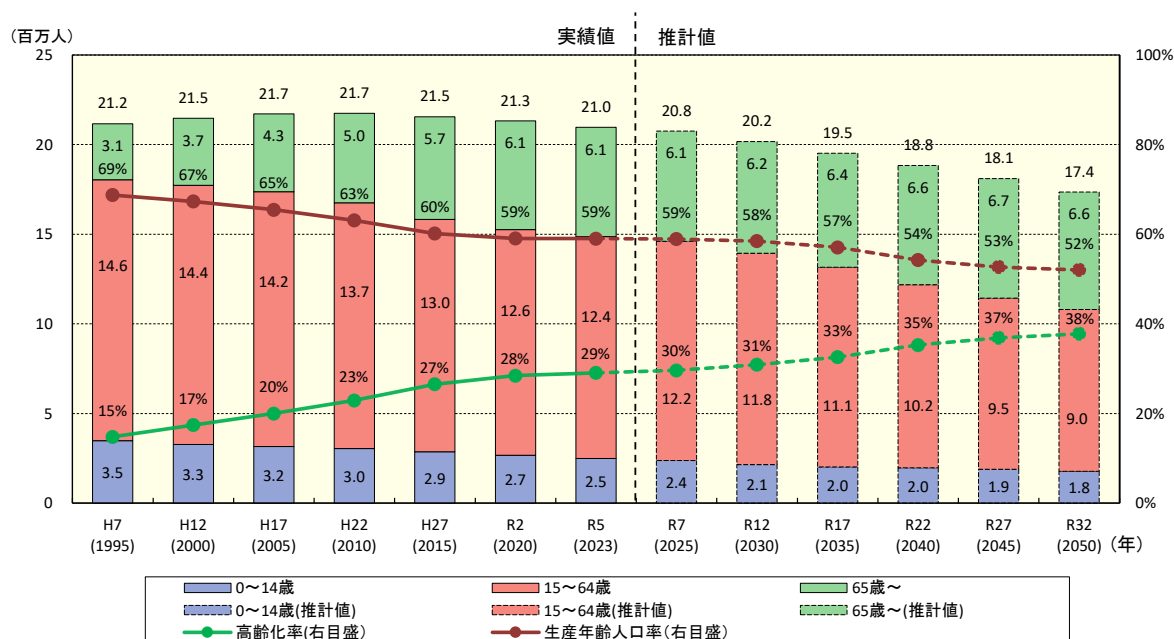
図表 1-1 中部圏開発整備法における政策区域



【中部圏の人口】

全国の約 17%を占める中部圏の人口は、既に減少に転じ、令和 5（2023）年も減少傾向が続く、今後も減少が続くと見込まれる。また、生産年齢人口についても平成 7（1995）年をピークに減少が続いており、将来的にも同様の傾向が予想される。一方、65 歳以上の高齢者人口の割合は今後も増加を続け、令和 32（2050）年には中部圏の総人口のうち 38%を占めると見込まれる（図表 1-2）。

図表 1-2 中部圏の将来推計人口の推移



注 1：実績値は、年齢等不詳分をあん分した人口

注 2：推計値は出生中位・死亡中位

注 3：生産年齢人口とは、生産活動の中心となる 15 歳～64 歳の人口を指す。

資料：「人口推計」（総務省統計局）、「国勢調査」（総務省統計局）、「日本の地域別将来推計人口（令和 5（2023）年推計）」

（国立社会保障・人口問題研究所）を基に国土交通省国土政策局作成

Ⅱ 令和５年度における計画の実施状況

中部圏開発整備計画の実施状況について、中部圏が目標とする5つの将来像ごとに概観する。

1. 世界の中の中部

(目標)

- 世界に誇る、ものづくりマザー機能としての人材力、技術力、集積力に磨きをかけ、研究開発力を活かした絶え間ないイノベーションにより、高度人材やグローバルに活躍する人材を育む。また、生み出される品質の高さを世界を相手にした大きなアドバンテージに自動車関連産業や航空宇宙産業等の戦略産業はもとより、ものづくり技術を活用・応用した新たな産業などの新たな価値を創出する。
- 太平洋から日本海に至る広域で多様な産業クラスターにより、環太平洋・環日本海に拓かれた我が国の一大産業拠点を形成する。ものづくりを支える高速交通ネットワークなどの国土基盤の戦略的な整備により、シームレスな国際物流環境を創出し、生産性の向上を目指す。様々な価値を創造するものづくり中枢圏として、世界中からヒト、モノ、カネ、情報が集まり対流する拠点、ものづくり産業・技術のグローバル・ハブとなる。

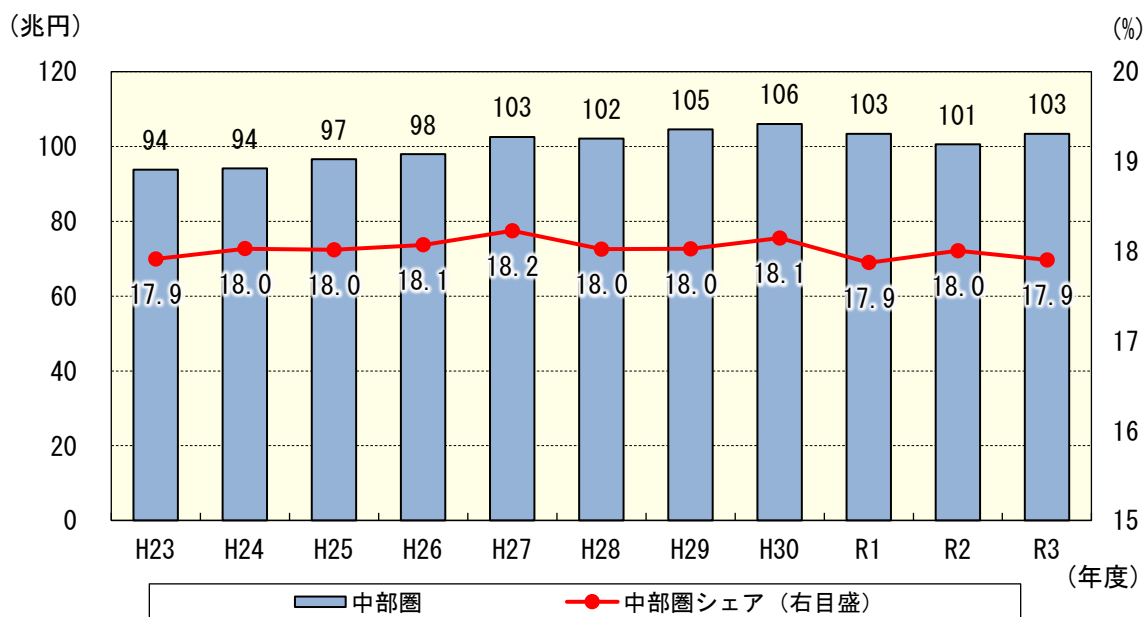
(状況)

中部圏の経済状況を概観すると、令和3(2021)年度の中中部圏のGDPは103兆円、全国のGDPに対する中部圏のシェアは17.9%であり、我が国の経済において重要な位置を占めている(図表2-1-1)。

中部圏の産業構造の大きな特徴として、製造業の占める割合が全国割合と比べて大きいことが挙げられ(図表2-1-2)、製造品出荷額等の約34%を輸送用機械が占めている(図表2-1-3)。1事業所当たりの製造品出荷額及び付加価値額は、他の大都市圏や全国割合の値を上回っており、製造業が高度化、高付加価値化していることが分かる(図表2-1-4)。

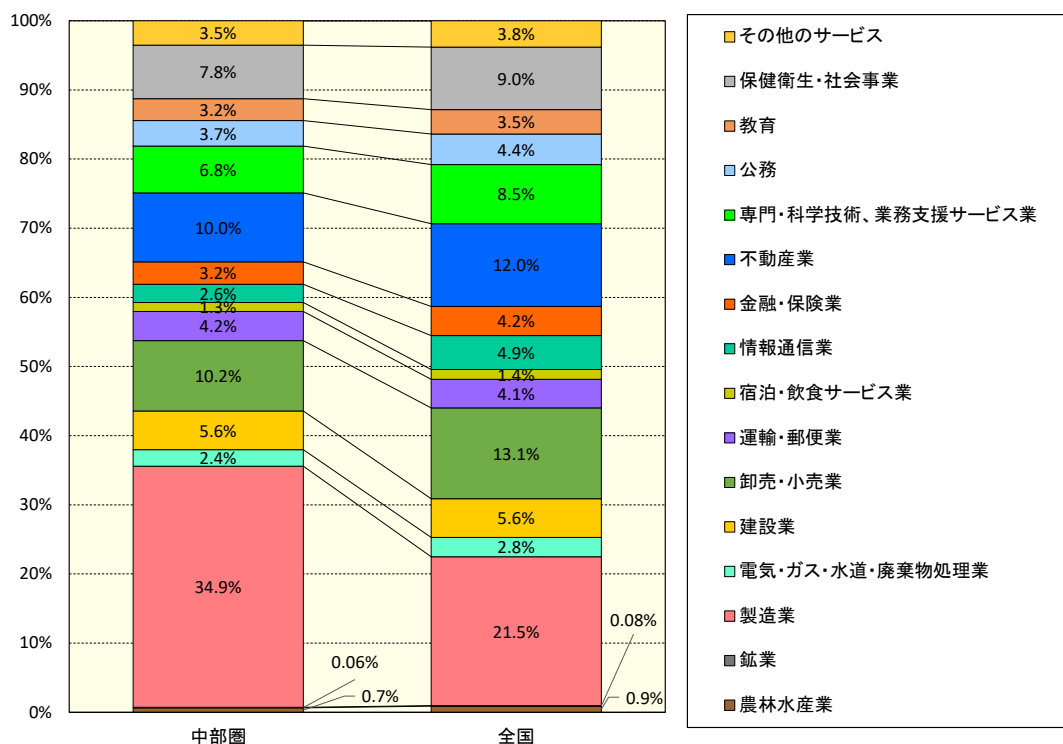
また、研究開発分野における、大学等の民間企業との共同研究数は前年度より増加し、令和4(2022)年度は4,654件であり、研究費の受入額は11.5億円である(図表2-1-5)。

図表 2-1-1 県内総生産(名目)とシェアの推移



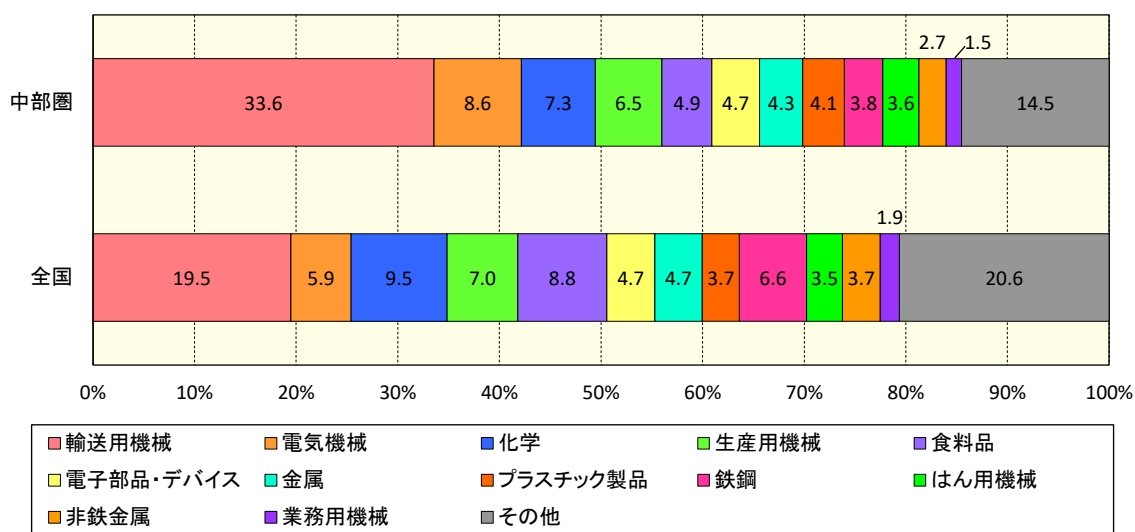
資料：「県民経済計算」(内閣府)を基に国土交通省国土政策局作成

図表 2-1-2 総生産(名目)の経済活動別構成比(令和3(2021)年度)



資料：「県民経済計算」(内閣府)を基に国土交通省国土政策局作成

図表 2-1-3 製造品出荷額等(製造業)シェア(令和 4(2022)年)

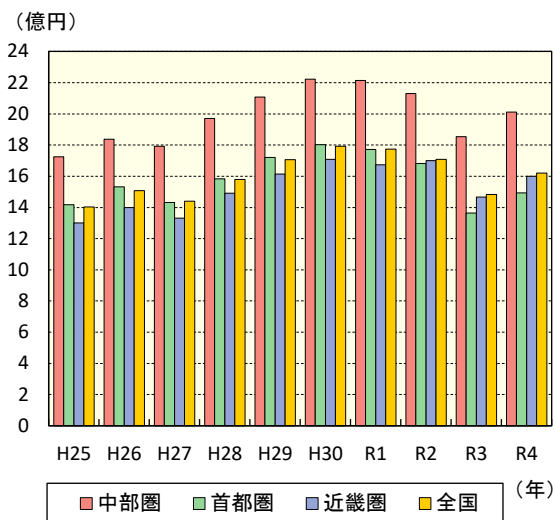


注：個人経営を除く事業所の集計

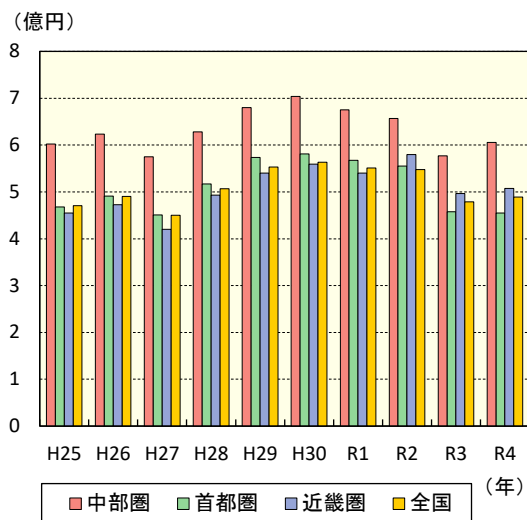
資料：「経済構造実態調査（製造業事業所調査）」（総務省・経済産業省）を基に国土交通省国土政策局作成

図表 2-1-4 1事業所当たりの製造品出荷額・付加価値額の推移

① 1事業所当たりの製造品出荷額の推移



② 1事業所当たりの付加価値額の推移



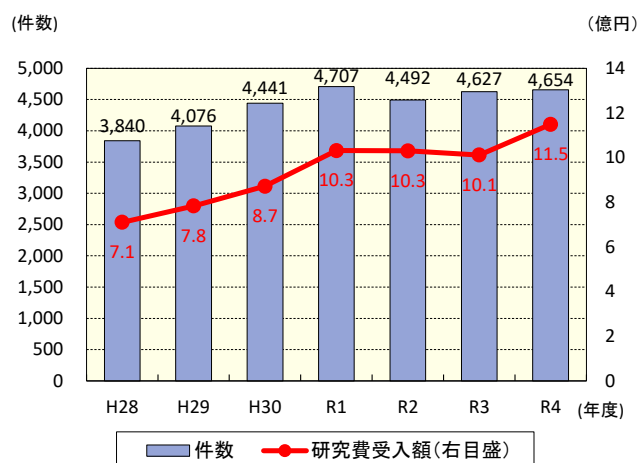
注 1：H25～R1 は従業者 4 人以上、R2 は従業者 4 人以上かつ個人経営を除く、R3・R4 は個人経営を除く事業所に関する数値

注 2：工業統計調査・経済センサス-活動調査(H25～R1)、経済センサス-活動調査(R2)、製造業事業所調査(R3・R4)は集計範囲等が異なり、単純比較できないことから留意されたい。

資料：H25～26、H28～R1 は「工業統計調査」（経済産業省）、H27、R2 は「経済センサス-活動調査」（総務省・経済産業省）、R3・R4 は「経済構造実態調査（製造業事業所調査）」（総務省・経済産業省）を基に国土交通省国土政策局作成

図表 2-1-5

中部圏に本部を置く大学等における民間企業との共同研究実績の推移



資料：「大学等における産学連携等実施状況について」（文部科学省）を基に国土交通省国土政策局作成

(トピック)

○ドローンによる医療機器の長距離輸送の実証実験

静岡県では、無人航空機や空飛ぶクルマ等の次世代エアモビリティを活用した新たなビジネスモデルの構築や社会実装を目的とした実証事業として、民間企業等の企画提案により、令和6年3月、ドローンによる医療機器の長距離輸送の実証実験が行われた。

今回の実証実験は、HMK Nexus 株式会社、エアロセンス株式会社が参加するコンソーシアム「HMK MaaS」によって、ドローン配送における受注から引渡までの運用及びコストを検証し、商用化の実現を目的に実施された。

実証実験は、伊豆半島へのアクセスが寸断された際に、伊豆半島の医療機関にて緊急手術が必要となった患者が発生し、海を越えて手術器具を配送するという想定で行われた。ドローンはエアロセンス株式会社の垂直離着陸型固定翼ドローン (VTOL)「エアロボウイング」が使用され、静岡市内を出発したドローンが駿河湾を横断し、沼津市内の海水浴場まで約 36km の距離を約 70km/h で飛行したのち、約 35 分で目的地に到着することに成功した。

この実証実験の成功が、ドローン配送の商用化に向けた検討を進める上で有益な機会となり、長距離短時間輸送など遠隔地における輸送の効率化が期待される。

実証実験の様子



資料：静岡県、エアロセンス株式会社

2. 日本の中の中部・中部の中の人々

（目標）

- 固有の産業や歴史文化、自然、風土風景、景観等の地域資源や個性を磨き、重層的な対流を促進することに加えて、生活に必要な機能をコンパクトに集約するとともに各地域がネットワークでつながることで、人々が安心、快適に暮らすことができる、活力と豊かさが融合した日本のハートランドともいえる圏域を形成する。
- 高速交通ネットワークの拡充を活かし、産業やライフスタイルなどの新たな価値を創出し、国内外との交流、連携を活性化させ、圏域のポテンシャルを一層高める。働く場所が安定的に確保され、多様な価値観やライフスタイルが自己実現できる「豊かさ」を生み出し、ひとり一人が輝く圏域を創生する。

（状況）

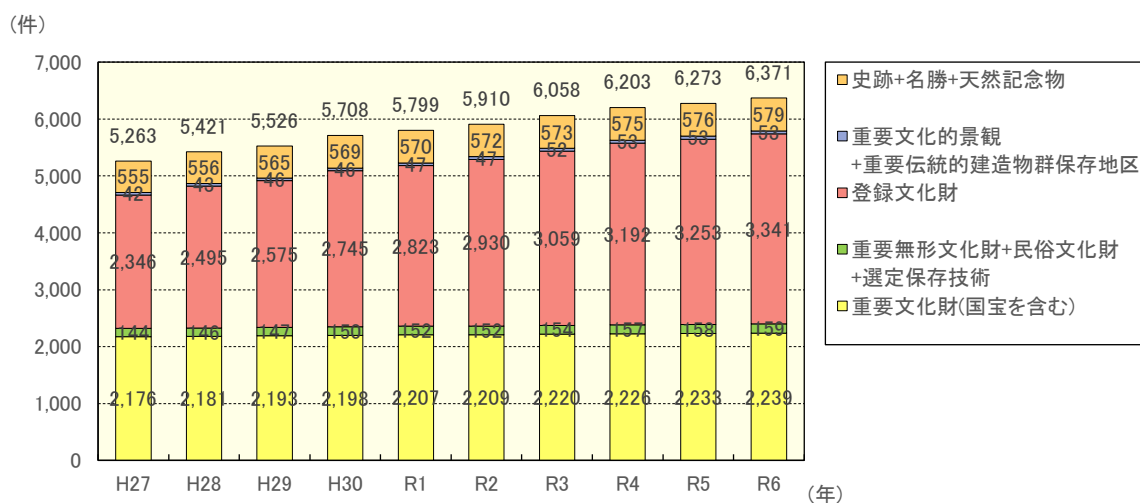
中部圏における地域資源について、観光など都市と地方との対流を促進する上で重要な地域資源となる国指定等文化財の数は年々増加しており、文化遺産等の維持・保全等が着実に進められている（図表 2-2-1）。

生活に必要な機能のコンパクトな集約については、人口減少社会に対応したまちづくりに向けて「コンパクト・プラス・ネットワーク」の形成を進めるために、中部圏内で立地適正化計画に関して具体的な取組を行っている都市は、令和 6（2024）年 3 月末時点で 153 市町村となっている。

中部圏における国内外との交流、連携について、新型コロナウイルス感染症（以下「新型感染症」という。）の影響を大きく受け、令和 2（2020）年に大幅に減少した。令和 4（2022）年の国際会議の開催件数は、前年から増加したが、令和元（2019）年の約 1 割に留まっている（図表 2-2-2）。また、外国人旅行者の延べ宿泊者数も、令和 5（2023）年は前年から増加したが、令和元（2019）年の約 6 割に留まっている。全国に占める割合は 6 %程度で、近年は漸減傾向にある（図表 2-2-3）。

さらに、働く場所の安定的確保について、令和 5（2023）年は、求人数の減少や求職者数の増加により、有効求人倍率は前年よりやや減少した（図表 2-2-4）。

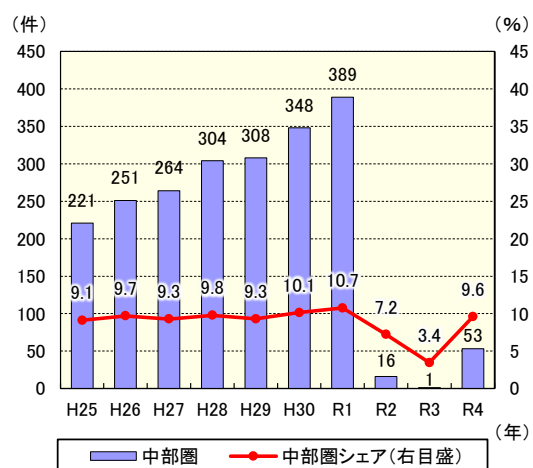
図表 2-2-1 国指定等文化財の推移



注：各年4月1日時点

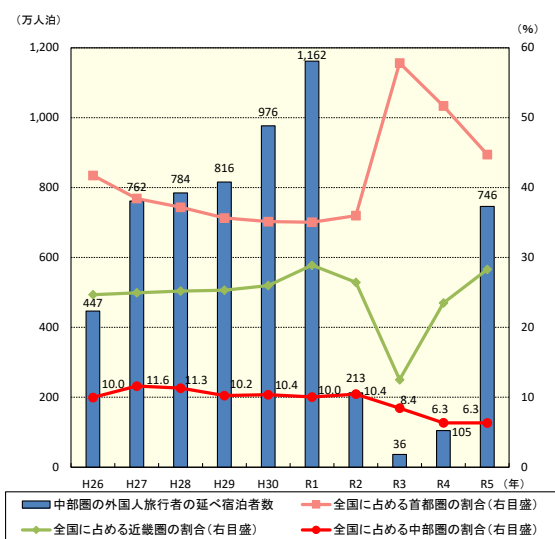
資料：「文化財指定等の件数」（文化庁）を基に国土交通省国土政策局作成

図表 2-2-2 国際会議の開催件数の推移



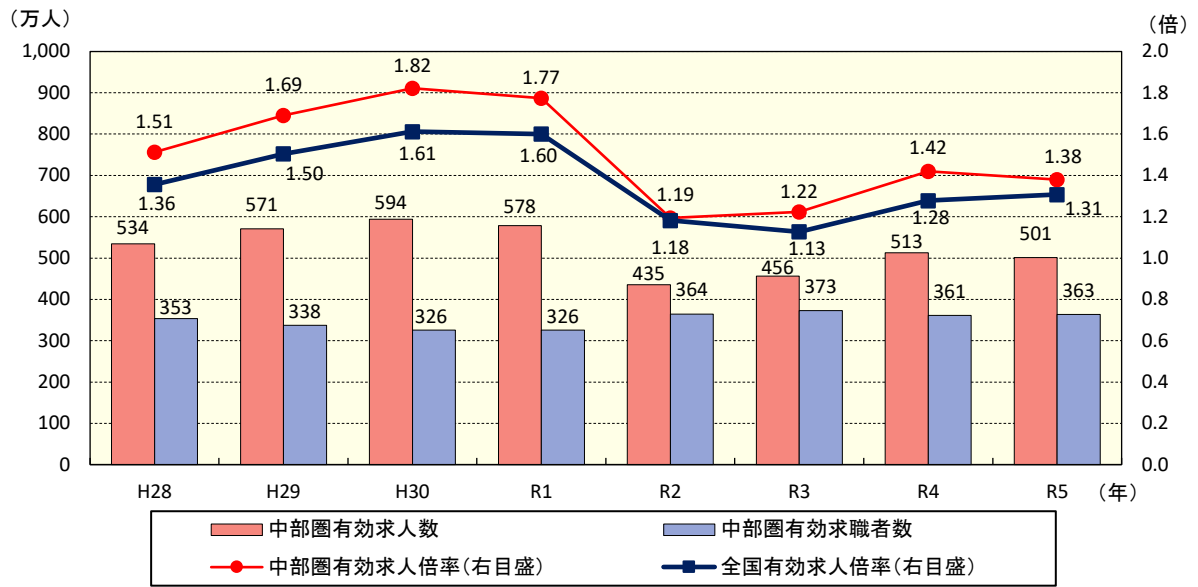
資料：「国際会議統計」（日本政府観光局 JNTO）を基に国土交通省国土政策局作成

図表 2-2-3 中部圏の外国人旅行者の延べ宿泊者数及び全国に占める割合の推移



資料：「宿泊旅行統計調査」（観光庁）を基に国土交通省国土政策局作成

図表 2-2-4 有効求人数・求職者数・求人倍率の推移



資料：「一般職業紹介状況(職業安定業務統計)」(厚生労働省)を基に国土交通省国土政策局作成

（トピック）

○北陸新幹線（金沢・敦賀間）が開業

北陸新幹線（金沢・敦賀間）については、平成 24 年 6 月 29 日に工事実施計画の認可を受け整備が始まり、敦賀までの開業に向けて工事が進められ、令和 6 年 3 月 16 日、ついに北陸新幹線は敦賀まで開業した。開業当日は、東京駅のほか、金沢駅から敦賀駅までの全駅で出発式が開催された。

北陸新幹線（金沢・敦賀間）の開業により、東京・福井間は最速 2 時間 51 分、大阪・金沢間は敦賀駅での乗り換えで最速 2 時間 9 分になるなど、北陸地域内外とのネットワークが一層緊密になる。

この開業が、能登半島地震により大きな被害を受けた北陸地域の復旧・復興の大きな原動力になるとともに、多くの人々がこの地を訪れ、開業効果が広く北陸地域全域に波及し、さらなる発展の礎となることが期待される。

今後、北陸新幹線は敦賀から先、大阪までを結ぶ計画となっている。関東・関西と北陸地域との結びつきを更に強め、広域的な経済活動を活性化させるとともに、複数の新幹線ネットワークの構築により、激甚化・頻発化する災害に対するリダンダンシーの確保が期待される。

九頭竜川橋りょう（福井県福井市内）



資料：国土交通省

3. 前提となる安全・安心、環境

（目標）

- 南海トラフ地震などの大規模地震や津波、頻繁・激甚化する気象災害などの大規模自然災害に備え、産学官民が一体となってソフト・ハード両面で防災・減災対策に取り組むことで、防災力をより強固なものにするとともに、首都直下地震が懸念される首都圏のバックアップ機能を備えた、太平洋・日本海2面活用型の強くしなやかな国土基盤を構築する。
- 社会経済活動を支えるインフラが、地域の多様な守り手により戦略的に維持管理される持続可能な圏域を形成する。
- 生物多様性が確保された、多種多様な自然環境の保全・再生、自然と調和した美しい景観・国土を形成するなど、多様な主体により将来にわたる環境と共生し持続性が確保された地域経営マネジメントを確立する。

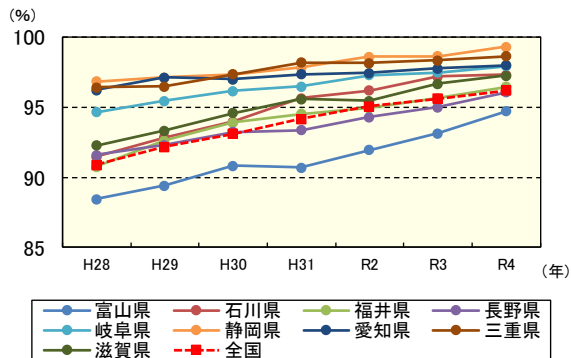
（状況）

中部圏の防災力について、まず、防災拠点となる公共施設等の耐震化率は、多くの県で全国割合と比べ高い数値を示しており、大規模地震への対応が進められている（図表 2-3-1）。また、多発する水害等に対して、円滑かつ迅速な避難等により被害を軽減するため、各種ハザードマップの整備が進められている（図表 2-3-2）。

自然と調和した美しい景観・国土の形成について、中部圏の自然公園の面積は、長野県、三重県、岐阜県で大きく、各県面積に占める割合は、滋賀県が最も高くなっている（図表 2-3-3）。また、地球温暖化対策については、中部圏のCO₂排出量は減少傾向にあり、全国に占める割合は近年概ね横ばいで推移している（図表 2-3-4）。さらに、中部圏では、環境負荷の少ない自動車社会の構築に向け次世代車の普及拡大が進められており、自動車保有台数に占める次世代車の割合は全国よりも高くなっており、増加傾向を示している（図表 2-3-5）。

図表 2-3-1

防災拠点となる公共施設等の耐震化率の推移



注1：平成28～平成31年は各年3月31日時点、令和2～令和4年は各年10月1日時点

注2：公共施設とは、校舎・体育館、警察署、庁舎、診療施設、社会福祉施設等である。

資料：「防災拠点となる公共施設等の耐震化推進状況調査結果」（消防庁）を基に国土交通省国土政策局作成

図表 2-3-2

ハザードマップ公表状況

	市町村数	洪水	内水	高潮	津波	土砂災害	火山
富山県	15	15	3	0	9	14	1
石川県	19	19	1	1	15	17	0
福井県	17	17	3	1	11	17	0
長野県	77	58	4	0	0	73	7
岐阜県	42	41	6	0	0	34	3
静岡県	35	32	6	2	21	34	10
愛知県	54	50	35	26	25	35	0
三重県	29	25	6	9	19	26	0
滋賀県	19	18	14	0	0	16	0
合計	307	275	78	39	100	266	21

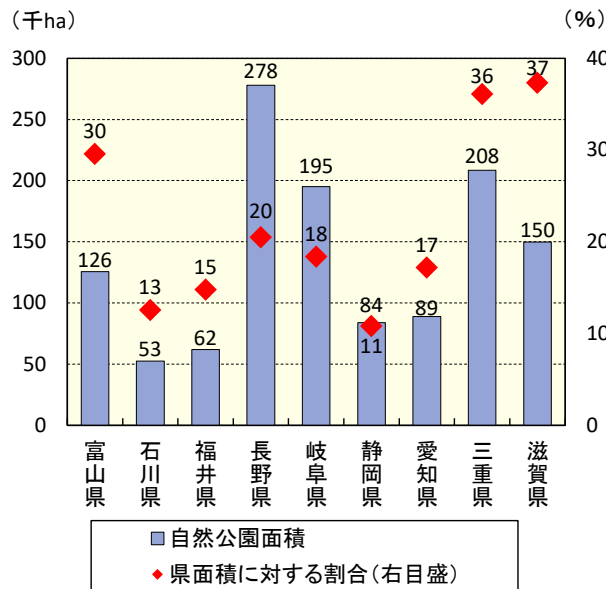
注1：令和6年1月時点

注2：公表状況は「ハザードマップポータルサイト」に登録されている市町村数を集計

資料：「ハザードマップポータルサイト」（国土交通省 HP <https://disaportal.gsi.go.jp/>）を基に国土交通省国土政策局作成

図表 2-3-3

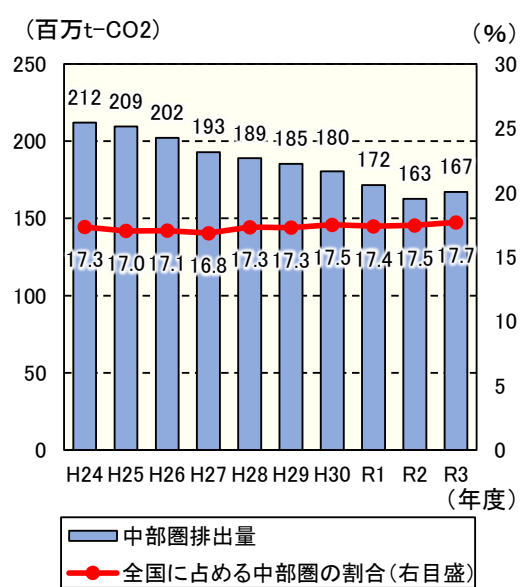
自然公園の面積



注：令和5年度末時点

資料：環境省ウェブサイト資料（自然保護各種データ）を基に国土交通省国土政策局作成

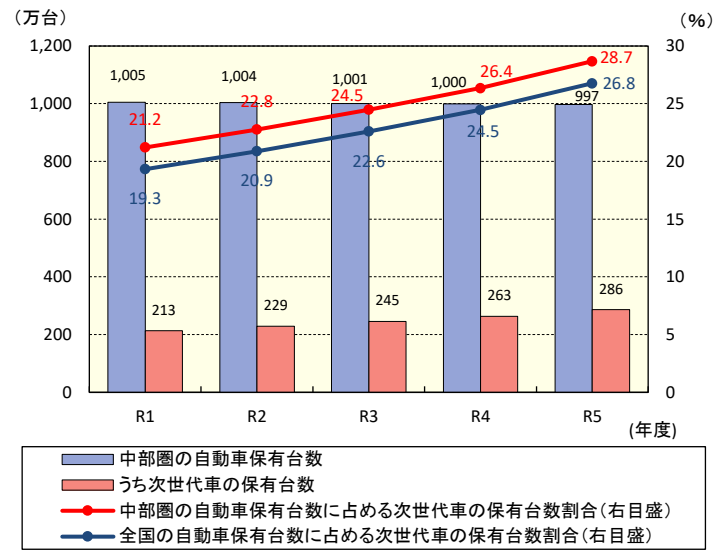
図表 2-3-4

CO₂排出量の推移

資料：「部門別 CO₂ 排出量の現況推計」（環境省）を基に国土交通省国土政策局作成

図表 2-3-5

次世代車の保有台数及び自動車保有台数に占める次世代車の割合の推移



注：軽自動車を除く。次世代車は、電気自動車、ハイブリッド自動車、プラグインハイブリッド自動車、CNG（圧縮天然ガス）自動車等をいう。

資料：「自動車保有車両数」（一般財団法人自動車検査登録情報協会）を基に国土交通省国土政策局作成

(トピック)

○新たな名古屋市災害対策実施計画の策定

名古屋市は平成31年3月策定の名古屋市災害対策実施計画の計画期間満了に伴い、改めて市民の防災意識の現状、社会情勢の変化、関係法令の改正、近年の災害からの教訓などを捉えることにより新たな課題を見定めるとともに、日頃より防災・減災を意識し行動することが当たり前となる社会を構築することによる「防災の日常化による災害に強いまちづくり」も念頭に置き、市の災害対策をハード・ソフト両面から総合的かつ計画的に推進するため、新たな計画を令和6年3月に策定した。

めざす姿として、①災害による死者が発生しない、②物的被害を極力減らす、③迅速かつ的確な災害対応により、被害が拡大しない、④迅速かつ的確に復旧・復興が進み、社会経済活動が早期に再開される、を掲げている。例えば、①及び②では、河川の整備、市有建築物の耐震対策、民間建築物の耐震化、ハザードマップの周知・啓発、避難場所の確保等により、「災害による死者が発生しない」、「災害により死者が発生するような物的被害（住宅・建築物）を極力減らす」ことをめざしている。

また、めざす姿を実現するための方針として、①地域防災力の強化、②災害対応力の強化、③災害に強いまちづくりの推進、④防災人材育成の推進を掲げている。例えば、①のハード対策としては、大規模災害が発生した場合に被害を軽減させ、社会経済活動を早期に再開させるため、市民や事業者の所有施設における迅速な避難行動に資する施設整備や構造の強靱化が大変重要であるとされ、民間建築物や住宅の耐震化、木造住宅密集地域の改善等、地域防災力の一層の強化を支える空間・設備の強化を進めるとしている。

新たな名古屋市災害対策実施計画



4. 暮らしやすさに磨きをかけ更に輝く

（目標）

- 防災・減災対策の強化や居住環境の充実、ものづくり産業や農林水産業の一層の活性化、都市サービス拠点のコンパクト化と交通ネットワークの強化による職住近接等、圏域の特色を圏域内の連携により一層磨き上げる取組により、魅力ある暮らしやすい生活環境を有する都市圏と農山漁村や自然が共生する自立的に発展する圏域づくりを進め、「職」「住」「遊」「学」を充実させることで、世代・価値観に応じた多彩な生活、就業、交流の機会を誰もが享受し、豊かさを実感することのできる圏域を目指す。

（状況）

中部圏における農林水産業の状況を見ると、その産出額の全国シェアは、林業（20.2%）、漁業（9.4%）で、三大都市圏の中で高い値を示している（図表 2-4-1）。

また、多彩な生活、就業、交流の機会確保について、高齢者や女性の就業者の状況を見ると、令和 5（2023）年における高齢者の就業者は平成 28（2016）年と比較して、約 23 万人増加しており、女性の就業者も同様に比較すると 28 万人増加しており、全就業者数に占める女性の割合は 4 割強となっている状況にある（図表 2-4-2）。

保育環境の整備状況を見ると、子育てしやすい環境、就業機会の確保の観点から、中部圏の保育所等施設数は概ね増加傾向にあるものの、待機児童数は増加傾向にある（図表 2-4-3、図表 2-4-4）。

バリアフリー社会の構築に向けて、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成 18 年法律第 91 号）に基づき、バリアフリー基本構想の作成が進められており、中部圏の作成市町村の割合は、全国割合を上回っているものの、20%程度に留まっており、引き続き、取組を推進することが重要である。

また、中部圏では、都市公園に民間の優良な投資を誘導する Park-PFI（公募設置管理制度）が 40 公園で活用されている（令和 6（2024）年 3 月末時点）。

図表 2-4-1 農林水産業産出額(令和4(2022)年)

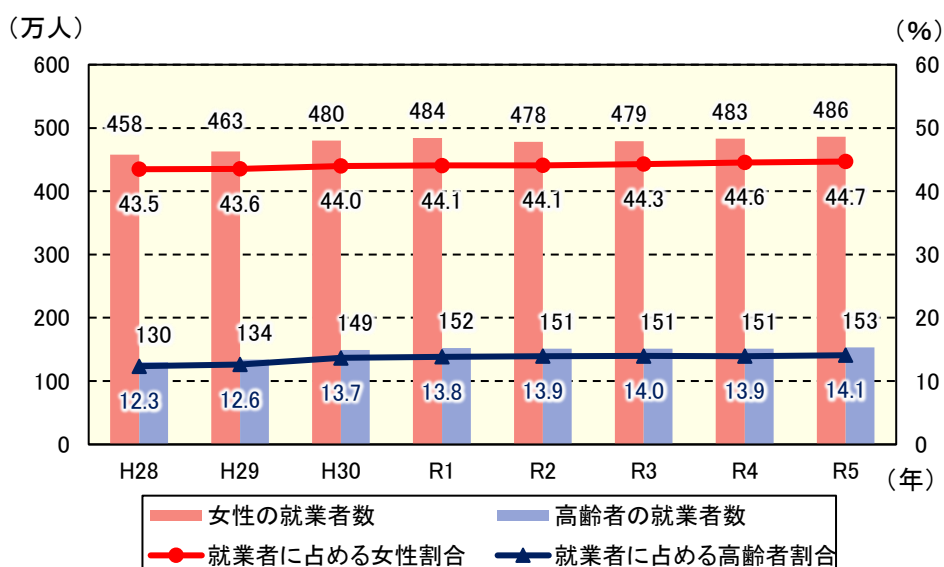
(単位:億円)

	農業産出額	林業産出額	漁業産出額 (海面漁業・養殖業)
全 国	90,142 (100.0%)	5,100 (100.0%)	14,347 (100.0%)
首都圏	16,871 (18.7%)	360 (7.1%)	703 (4.9%)
中部圏	12,238 (13.6%)	1,029 (20.2%)	1,349 (9.4%)
近畿圏	6,190 (6.9%)	293 (5.7%)	1,198 (8.3%)

注 : (カッコ) は、全国に占める圏域の割合を示す。

資料 : 「生産農業所得統計 (令和4年)」、「林業産出額 (令和4年)」、「漁業産出額 (令和4年)」(全て農林水産省) を基に
国土交通省国土政策局作成

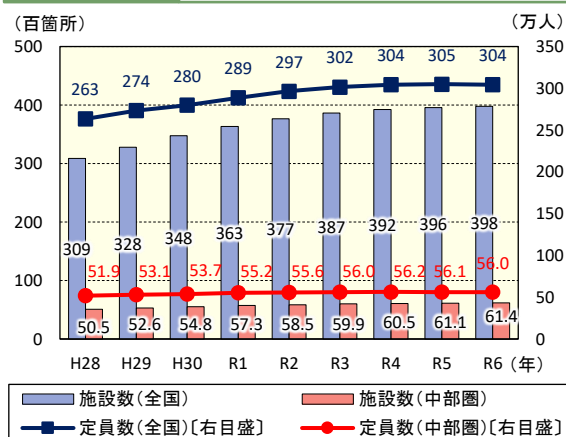
図表 2-4-2 北陸・東海地域における女性と高齢者の就業状況について



注 : ここでいう北陸・東海地域は、新潟県、富山県、石川県、福井県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県。

資料 : 「労働力調査」(総務省) を基に国土交通省国土政策局作成

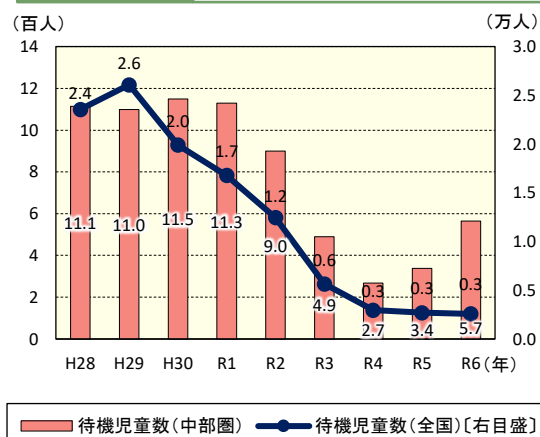
図表 2-4-3 保育所等施設数及び定員数の推移



注 : 各年4月1日時点

資料 : 「保育所等関連状況取りまとめ」(こども家庭庁) を基に国土交通省国土政策局作成

図表 2-4-4 待機児童数の推移



(トピック)

○JR 東海グループによる関係人口創出サイト「conomichi (コノミチ)」

令和5年6月、東海旅客鉄道株式会社（以下、JR 東海）及び株式会社 JR 東海エージェンシーは、地域と連携して関係人口※を創出するための新サイト「conomichi (コノミチ)」をオープンした。

心ひかれるストーリーで地域と訪れる人をつなぐことをミッションに、ローカルでは当たり前の「マルチワーク」からこれからの生き方を学ぶ「里山LIFE アカデミー」（長野県飯田市・滋賀県米原市）や、都会の生活では出会えない様々な“ミチ”の体験とまなびを提供する親子山村留学「コノミチクエスト」（長野県根羽村・岐阜県美濃市・岐阜県郡上市）など、多くの自治体や地域事業者と連携したプロジェクトを展開している。

人口減少・高齢化という課題に直面する地域では、関係人口という「よそ者」が地域づくりの担い手として期待されている一方、地域の人々と「よそ者」との接点づくりやその後の継続した関係づくりに課題を抱えているといわれている。このため、conomichi では、地域が抱える「社会課題」を、地域を訪れる人が参加できる「関わりしろ」としてデザインすることで、沿線地域に関わる人を生み出すことを目指すこととしている。企画への参画を希望する人は、conomichi のサイトより申し込むことで、希望のプログラムに参加可能である。

将来的には、conomichi と連携する複数の地域がそれぞれの地域で得た知見や関係人口をシェアしていく状況をつくることで、全体的な関係人口の増加と各地域の活性化を促進していくことを目指している。今後は、JR 東海の沿線地域に限らず、様々な地域でconomichi の想いに共感する自治体や事業者など連携パートナーを増やすこととしており、更なる関係人口の創出が期待される。

※「定住人口」でもなく、観光で訪れる単なる「交流人口」でもない、特定の地域に継続的に多様な形で関わる人（出典：国土形成計画（R5.7））。

conomichi のコンテンツ例



資料：株式会社 JR 東海エージェンシー

5. 大都市圏に近接する特性を活かし、日本海・太平洋2面活用型国土形成を牽引

（目標）

- 港湾や空港等の充実を図り、ユーラシアへのゲートウェイとしての機能を強化するとともに、太平洋側において想定されている巨大地震や近年の気候変動に伴う災害リスクの解決等に積極的に取り組み、大都市圏と近接する地理的特性を活かし、日本海・太平洋2面活用型国土形成を牽引する圏域を目指す。

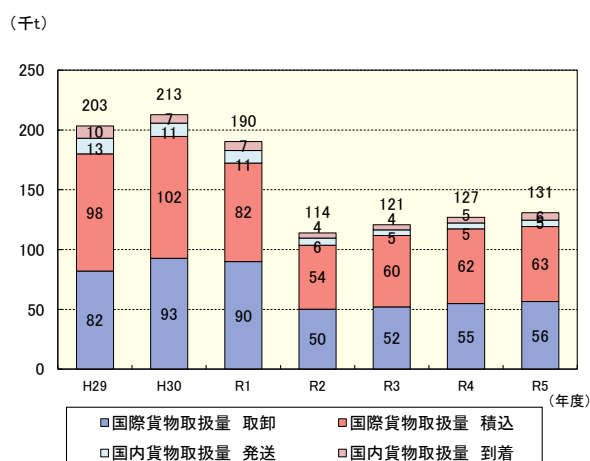
（状況）

中部圏では、国際競争力を強化するため、中部国際空港を中心とした国際航空ネットワークの充実と航空貨物ネットワークの拡大を進めている。中部国際空港での貨物取扱量及び航空旅客数は、令和2（2020）年度に新型コロナウイルスの影響等により大きく減少した。それぞれ前年度から回復傾向となったが、令和5（2023）年度の取扱貨物量は、令和元（2019）年度の約7割の13.1万トン、航空旅客数は、令和元（2019）年度の約7割の920万人に留まっている（図表2-5-1、図表2-5-2）。

中部圏では、ものづくり産業を支える港湾機能の強化を推進しており、令和4（2022）年の海上出入貨物トン数の全国に占める割合は、約13%で横ばいに推移している（図表2-5-3）。また、令和4（2022）年の名古屋港の海上出入貨物トン数は全国1位となっており（図表2-5-4）、入港船舶総トン数は横浜港に次いで全国2位となっている（図表2-5-5）。

図表 2-5-1

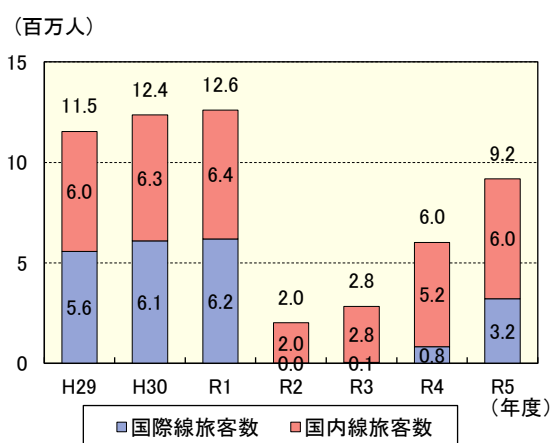
中部国際空港における貨物取扱量の推移



資料：中部国際空港株式会社ウェブサイトを基に国土交通省国土政策局作成

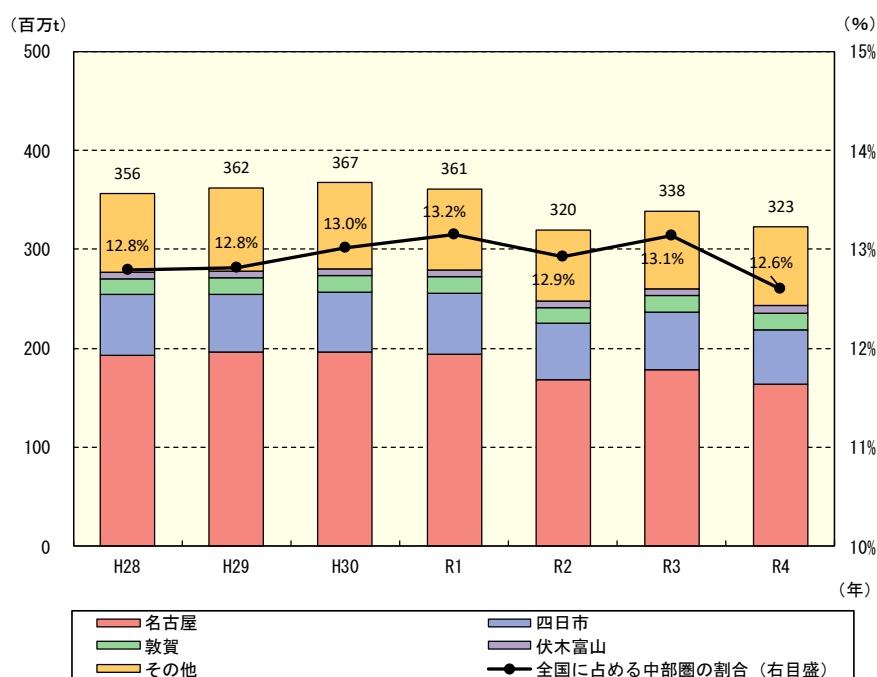
図表 2-5-2

中部国際空港における航空旅客数の推移



資料：中部国際空港株式会社ウェブサイトを基に国土交通省国土政策局作成

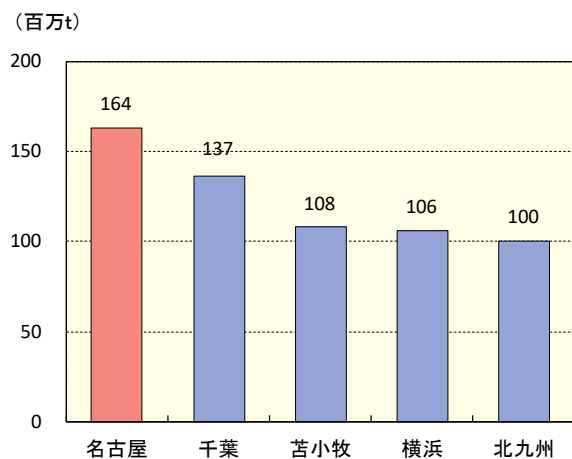
図表 2-5-3 海上出入貨物トン数と中部圏シェアの推移



注：ここでいう中部圏は、富山県、石川県、福井県、静岡県、愛知県、三重県の6県

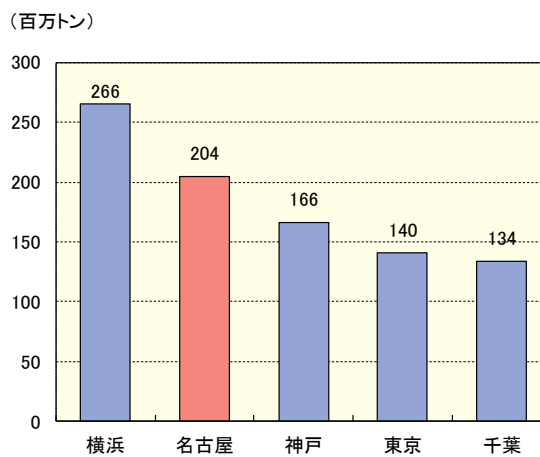
資料：「港湾統計（年報）」（国土交通省）を基に国土交通省国土政策局作成

図表 2-5-4 海上出入貨物トン数の上位5港（令和4(2022)年）



資料：「港湾統計（年報）」（国土交通省）を基に国土交通省国土政策局作成

図表 2-5-5 入港船舶総トン数の上位5港（令和4(2022)年）



資料：「港湾統計（年報）」（国土交通省）を基に国土交通省国土政策局作成

(トピック)

○伏木富山港に国際フィーダー航路が寄港開始

令和5年5月、伏木富山港で初めて国際フィーダー（内航フィーダー）航路の運航が開始された。

フィーダー航路とは基幹航路に対して支線の役割を担う航路で、基幹航路が寄港する主要港とその他の港を結び、外貨コンテナの二次輸送を担うものである。伏木富山港における国際フィーダー航路は北九州港、秋田港、新潟港、直江津港に寄港し、北九州港で阪神港への内航船に接続する。

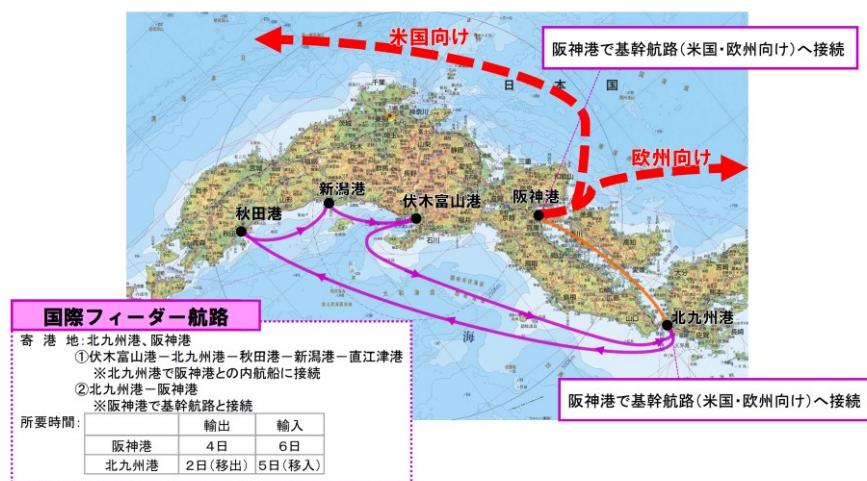
また伏木富山港は伏木地区、新湊地区、富山地区の3地区からなる港湾であり、平成23年4月には日本海側で2港のみの国際拠点港湾に指定された。伏木富山港には、日本海側港湾の貿易および観光における国際競争力を強化すること、また、太平洋側港湾の代替機能を強化し、大規模災害時の物流ネットワークを構築することや脱炭素社会への貢献が求められている。

国際フィーダー航路によって北九州港と結ばれることで九州・瀬戸内向けの輸送の利便性が高まるほか、国際コンテナ戦略港である阪神港と結ばれることで米国や欧州向けの基幹航路活用の利便性が高まる。さらに、海上輸送の利用拡大を図ることでモーダルシフト※が推進され、カーボンニュートラルや2024年問題などの課題解決の推進につなげることとしている。

伏木富山港では国際フィーダー航路の就航をはじめ、ハード面・ソフト面の双方から利用促進に取り組んでいる。ハード面では、新湊地区の国際物流ターミナルにおけるガントリークレーン更新、ソフト面では国内輸送費の助成や新規貨物、シフト貨物を中心としたインセンティブ制度等の取り組みが行われており、引き続き、フィーダー航路の活用をはじめ、機能拡充及び連携の緊密化を図る取り組みを3地区で個別かつ有機的に進めることが期待される。

※トラック等の自動車で行われている貨物輸送を環境負荷の小さい鉄道や船舶の利用へと転換すること

伏木富山港に就航した国際フィーダー航路のネットワーク網



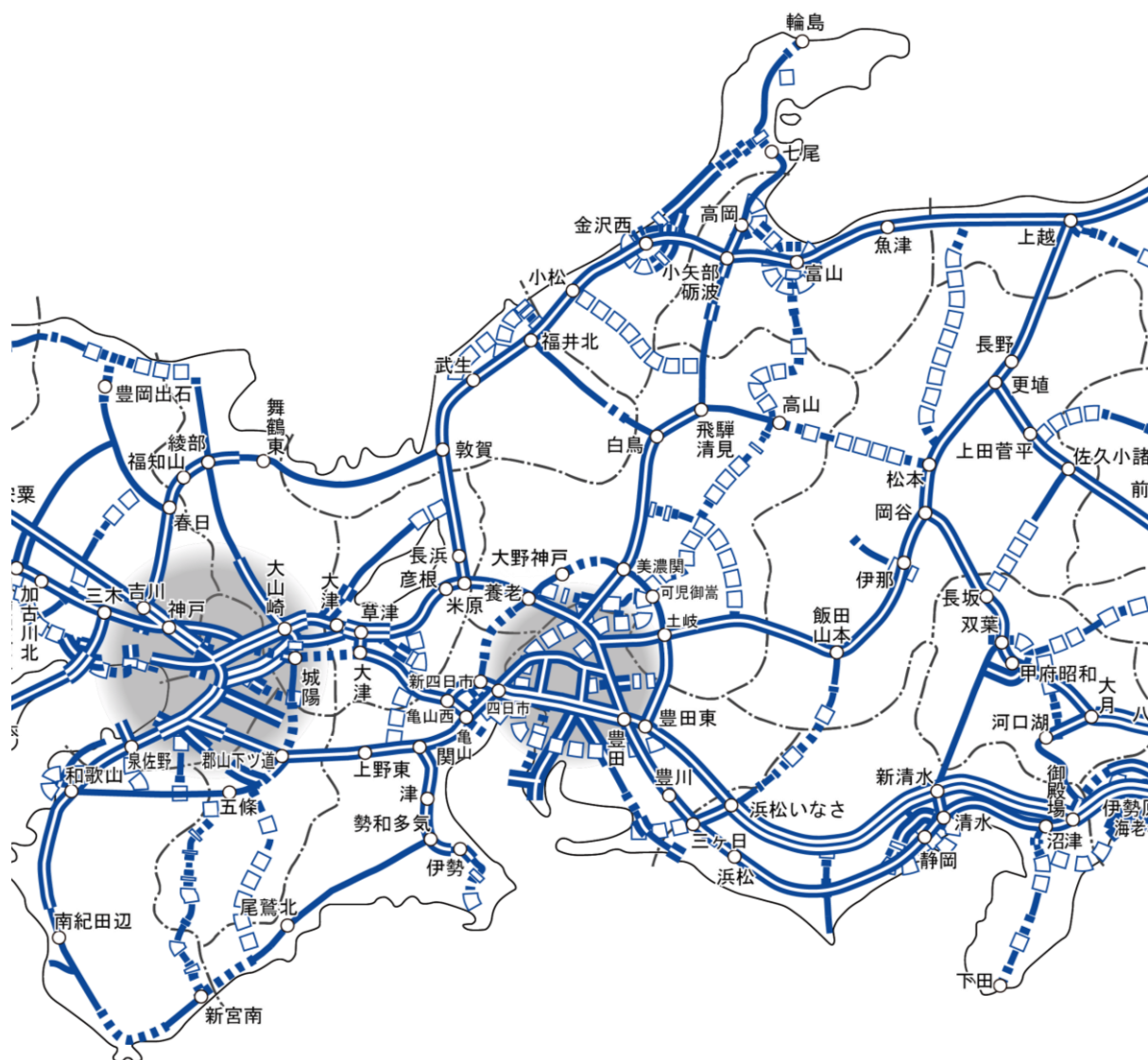
資料：富山県

Ⅲ 資料編

(中部圏整備に係る参考図)

1. 道路の整備

(1) 中部圏道路図

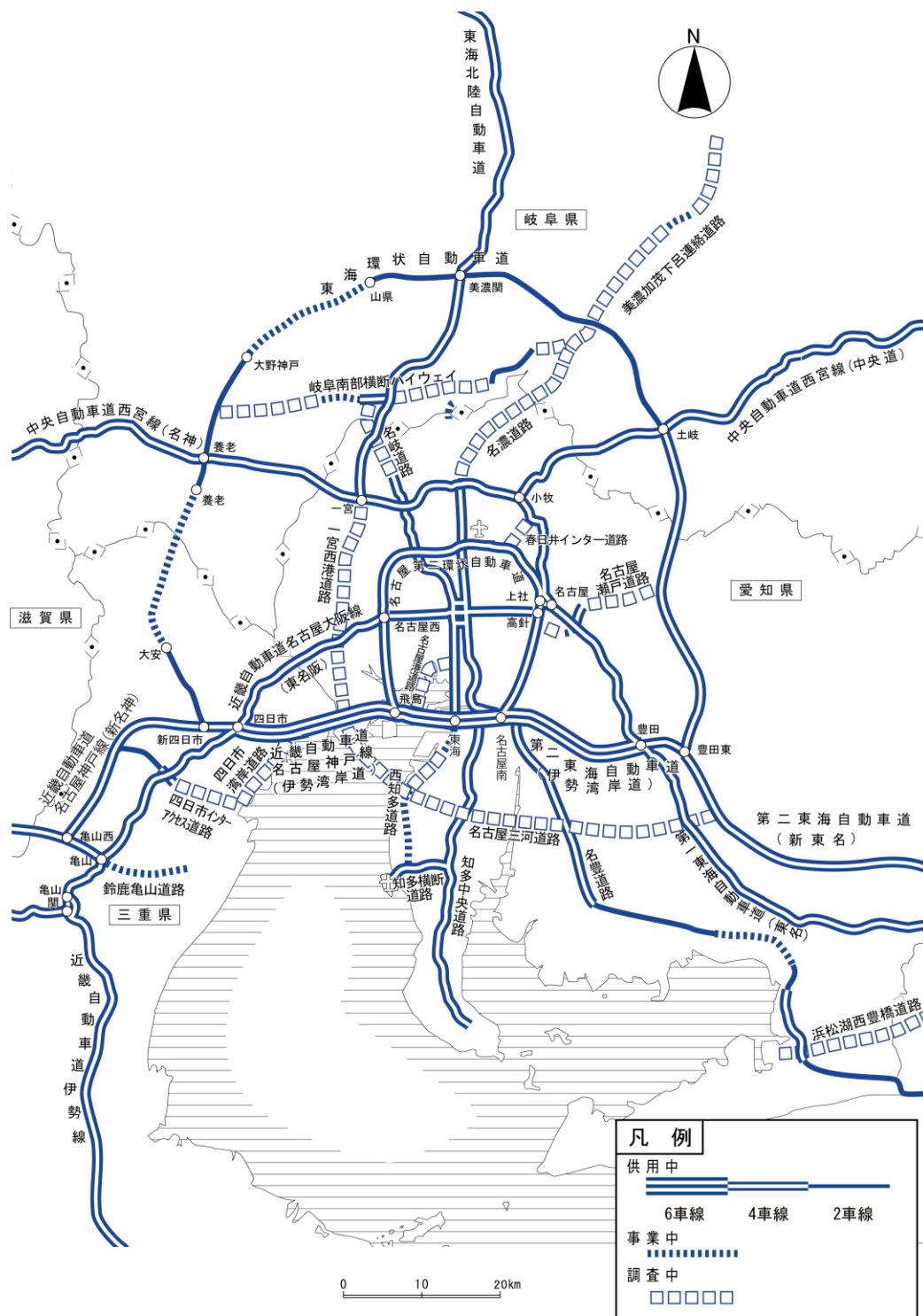


凡 例	
供 用 中	6車線 4車線 2車線
事 業 中	
調 査 中	

※ 令和5年度末現在

※ 事業中区間の IC 及び JCT 名は仮称を含む

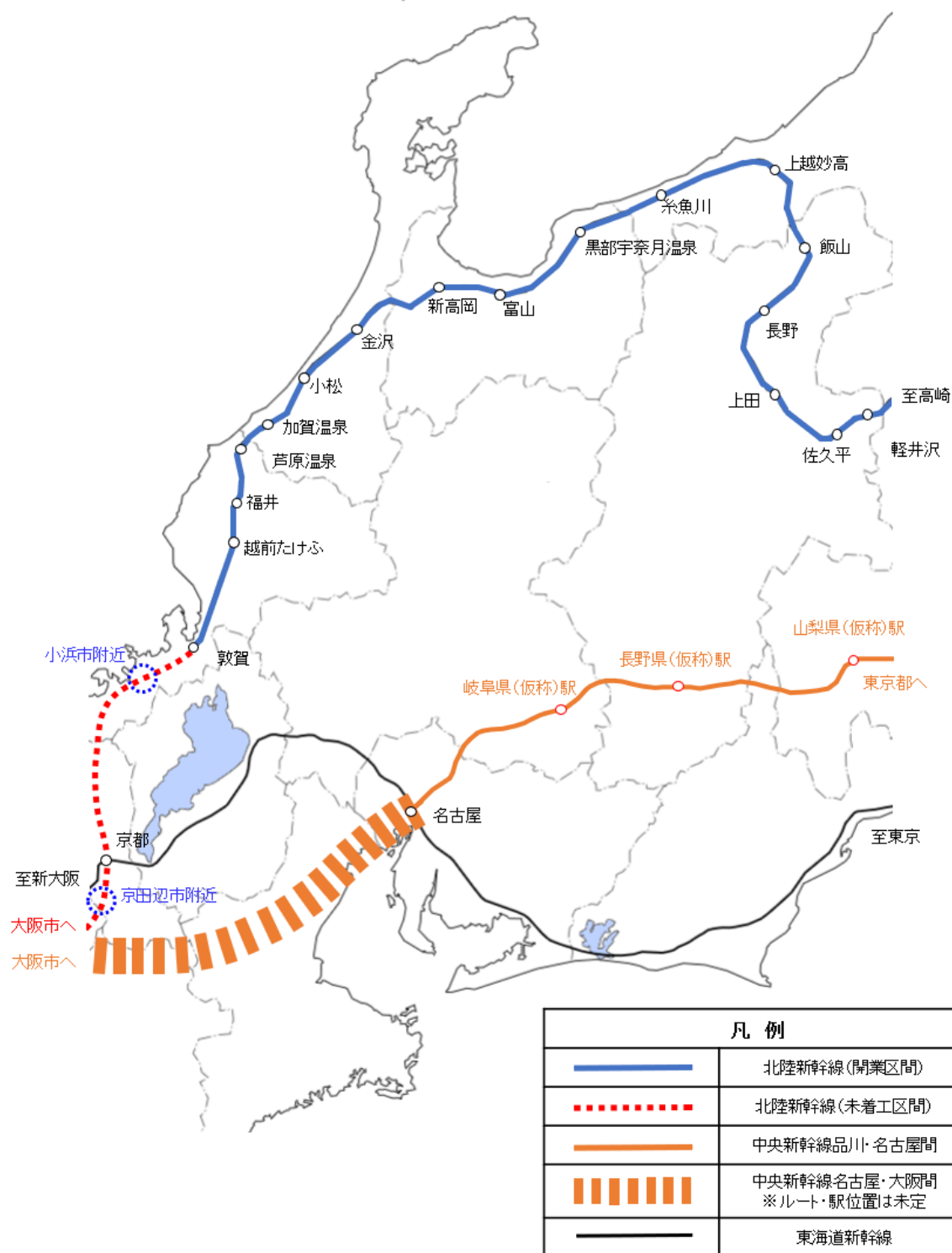
(2) 中部圏道路図(拡大図)



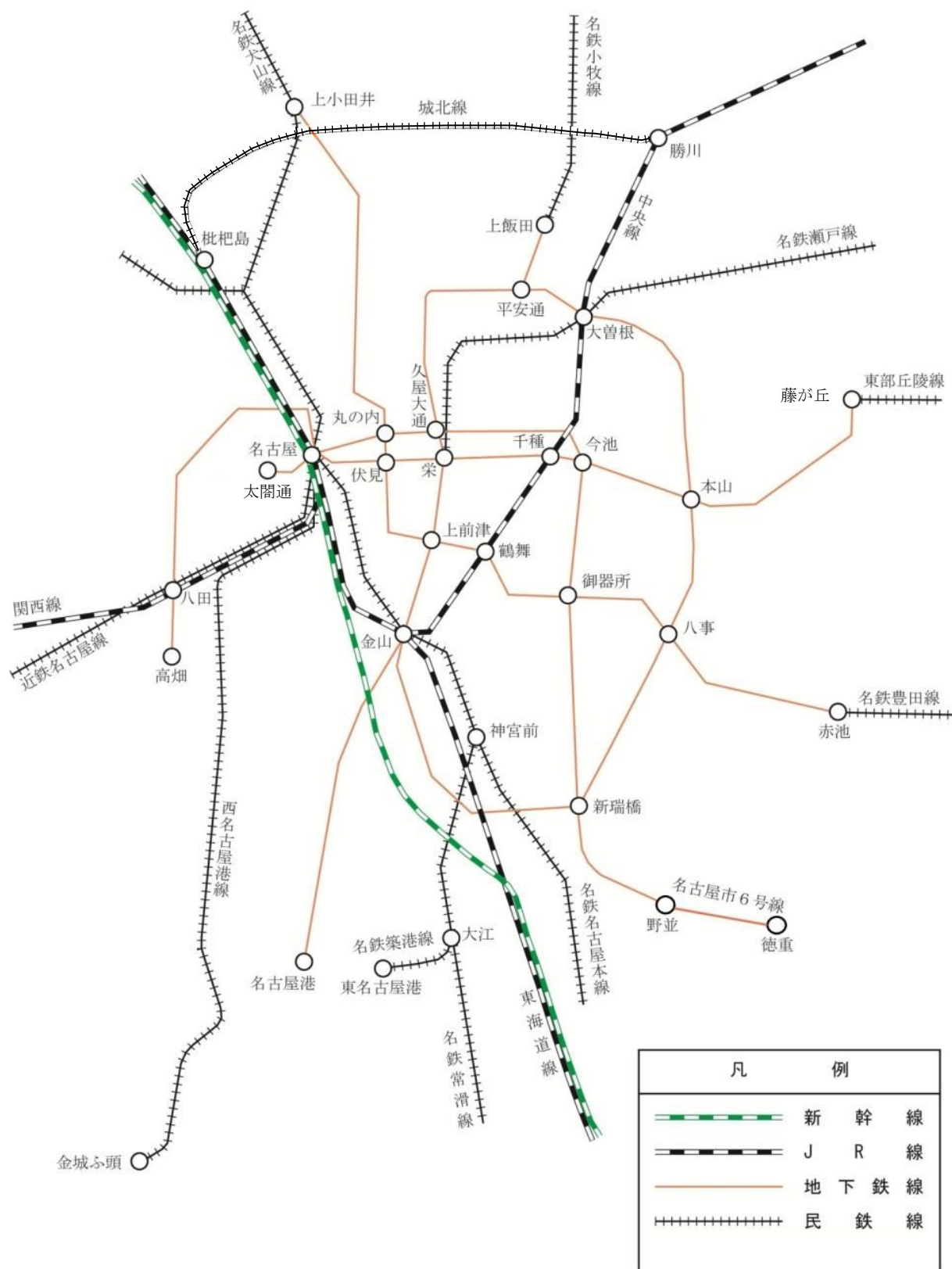
(令和5年度末時点のネットワーク図)

2. 鉄道の整備

(1) 新幹線鉄道

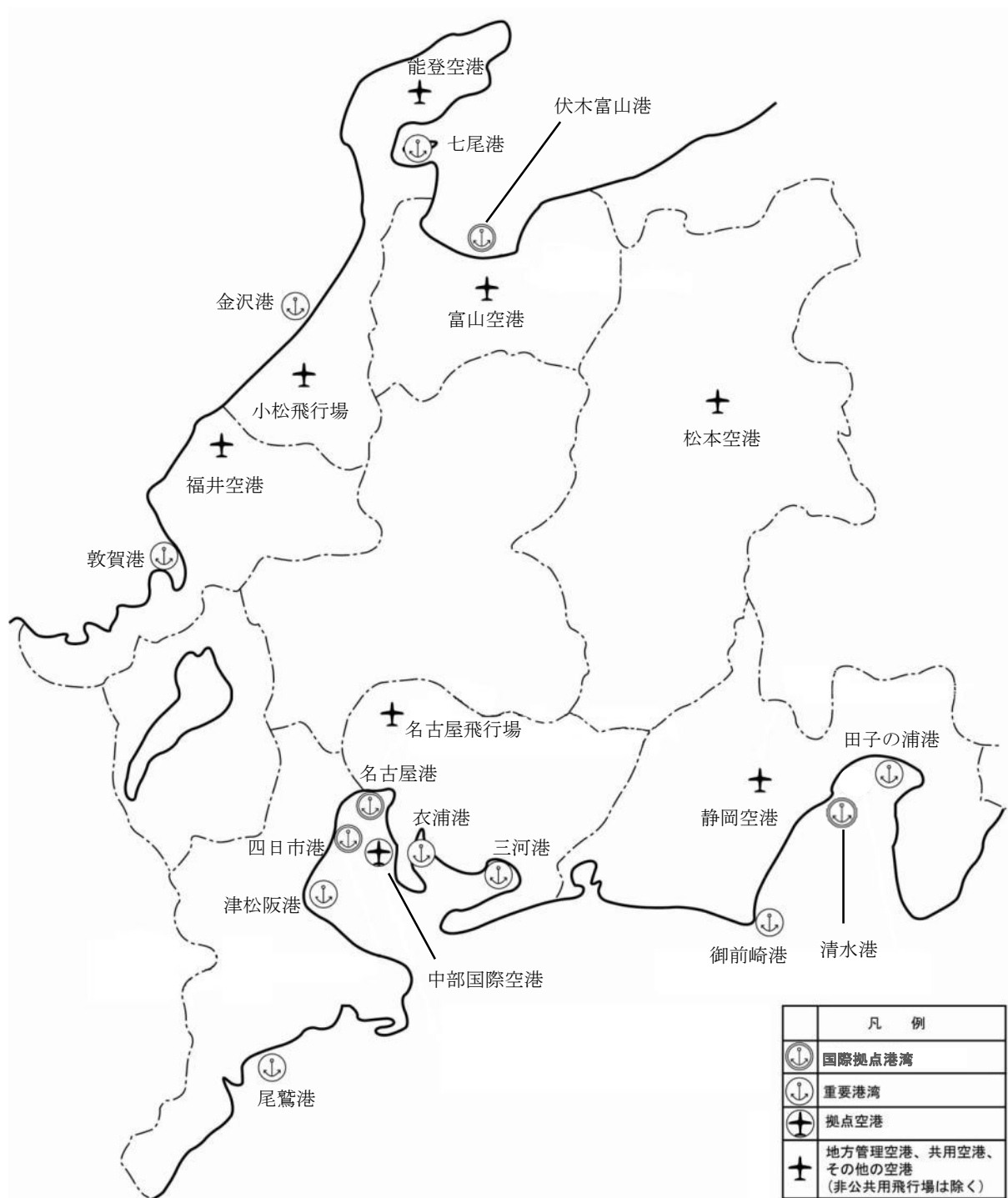


(2) 在来線鉄道等(名古屋駅周辺)



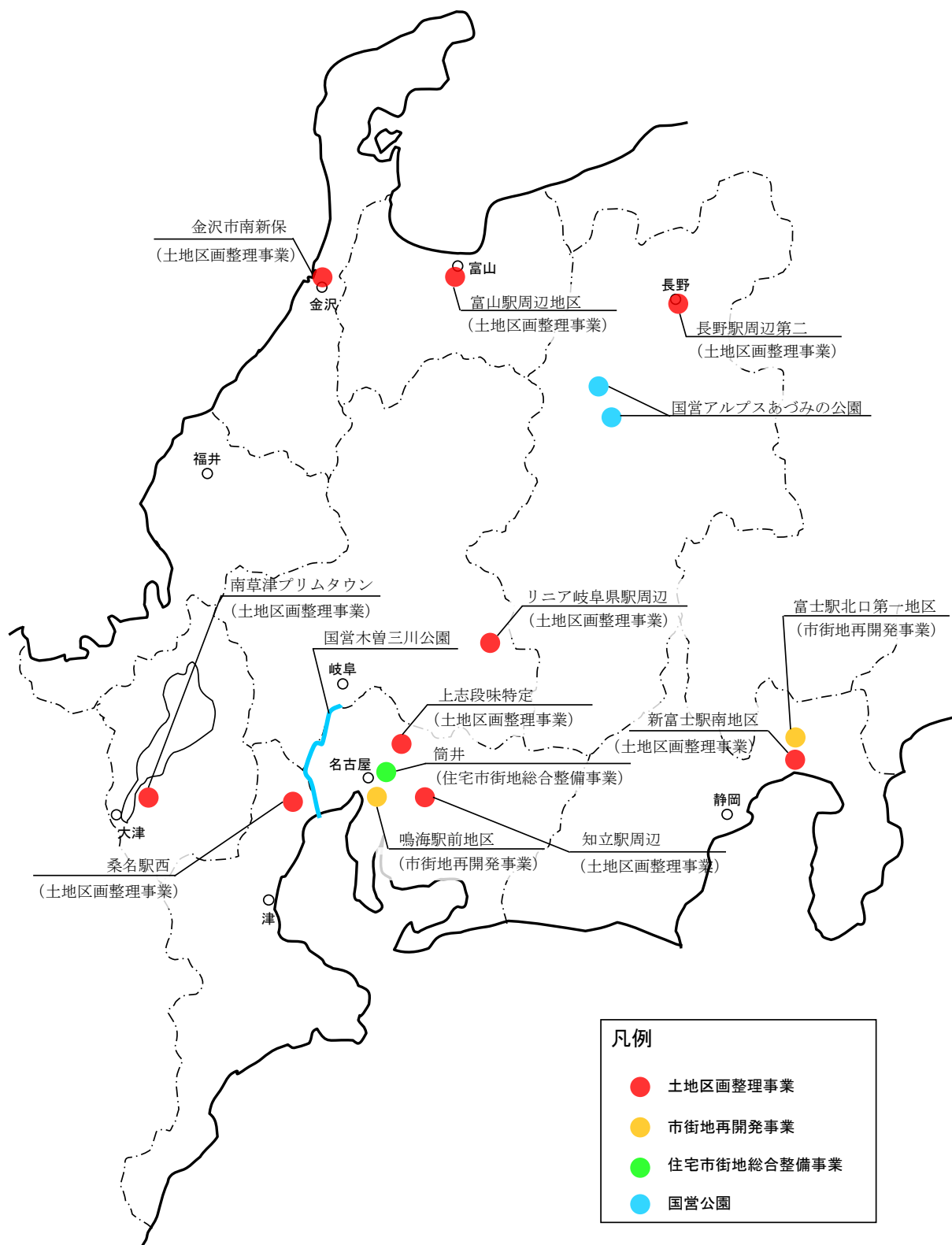
※令和5年度末現在

3. 港湾・空港の整備



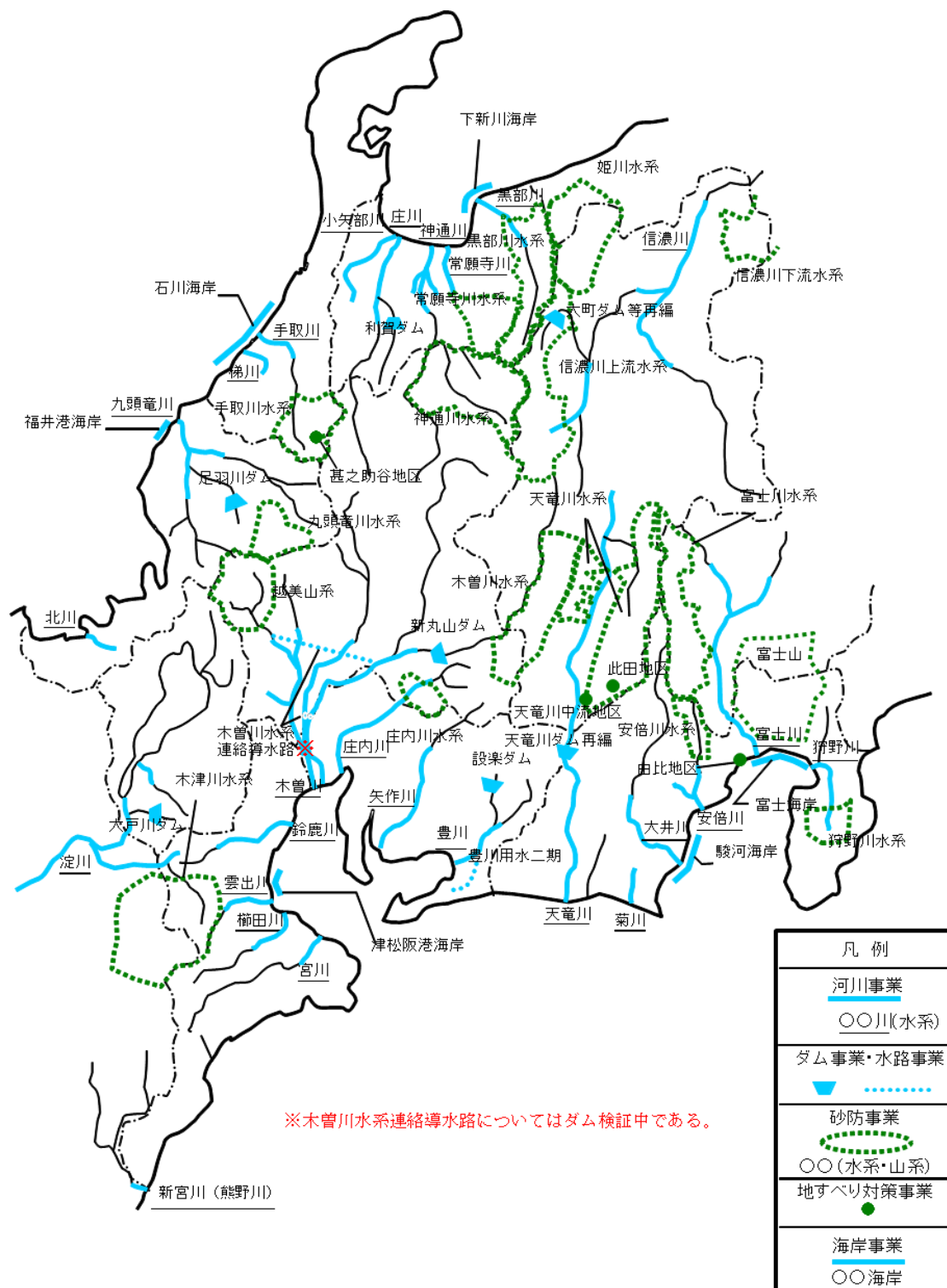
※令和5年度末現在

4. 住宅・市街地・都市公園の整備



※令和5年度末現在

5. 河川・海岸等の整備



※令和5年度末現在